

1 桜ノ宮線の誕生**(1) 陸軍からの要請**

- ① 関西鉄道の大阪側ターミナルの網島駅の整備という動き（明治30年）のなかで、明治31年11月に陸軍で特別大演習（大阪府下泉北郊野—天皇臨御）が行なわれることになった。
- ② 陸軍当局は同大演習に参加する名古屋方面の軍隊を泉北の演習地に効率的に移動するには、名古屋から関西鉄道—大阪鉄道梅田線（後城東線・大阪環状線）—南海鉄道とを最短距離で接続させる必要があった。
- ③ 陸軍当局より内意を受けた大阪府知事は、陸軍大演習、軍事輸送用の鉄道路線として関西鉄道網島駅から北々西約1キロメートル余の大阪鉄道梅田線桜ノ宮駅までの仮設連絡線(1.1 km)の敷設を関西鉄道に要請。
- ④ 明治31年9月16日に「仮設連絡線」の工事認可。同年11月10日竣工。

(2) 陸軍にとって桜ノ宮仮設連絡線の敷設はなぜ必要だったのか

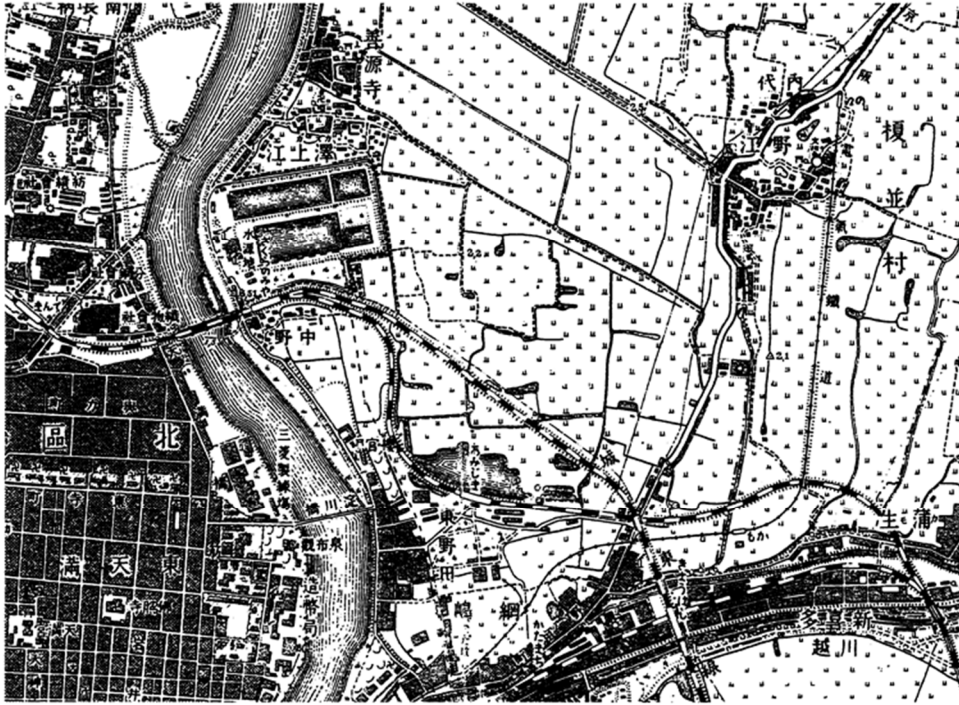
「当時の日本帝国軍部は、先の明治27～28年にわたる日清戦争に勝利しながら、ロシアを筆頭とする三国干渉という国際的圧力に屈したことから、清国の背後に在って南下の機を窺うロシアを強力な仮想敵国として警戒を深めつつあった。そうした軍事的見地から極東アジア情勢を見据えての軍事的対応を念頭に置いて、対外戦略上西日本地域における鉄道輸送ネットワークの役割に関心を強めたといつてよい。例えば、中部日本（名古屋）地区の兵団を一朝有事の際に極東アジアの戦線に投入するため、陸軍当局が大阪港ないし以西の要港から軍隊を出勤させることを想定し、官設東海道本線よりも短い距離で、かつ場合によってはその代替線となり得る形で名古屋と大阪を結ぶ私設関西鉄道をその輸送軍事化構想に踏み込もうとする発想は十分あり得たと考えられる『生駒経済論叢』第7巻第1号—明治中期・私設関西鉄道桜ノ宮線建設と桜ノ宮駅々勢の展開—宇田正 2009年 21～22頁」。

(3) 桜ノ宮線を営業線とする

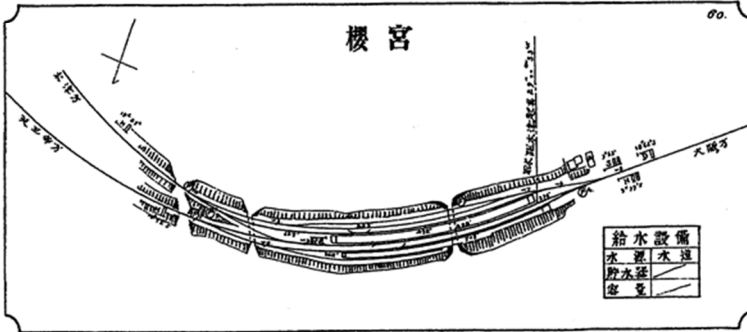
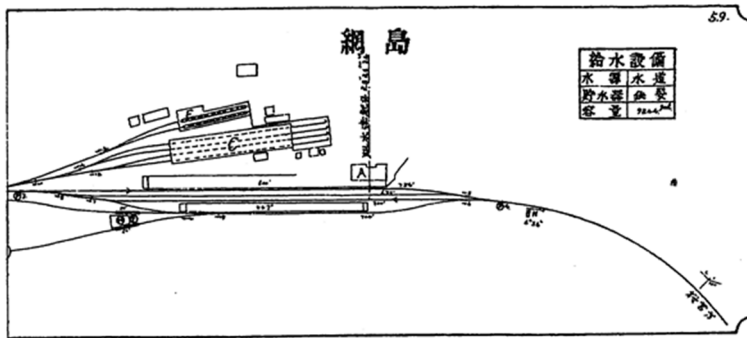
- ① 関西鉄道は、名古屋—大阪（片町、網島）の全通（明治31年11月18日）により、客貨の収入が増加。
- ② 大演習終了後の明治32年2月13日、網島から既設の大阪鉄道梅田線桜ノ宮停留場までの桜ノ宮仮設連絡線を正式な本鉄道とし、大阪鉄道を介して全国レベルの官設鉄道網の西日本の要、大阪駅への進出を図った。
- ③ 桜ノ宮延長線の免許を明治33年2月23日に獲得、路線の建設・整備にかかり、明治34年12月21日加茂—放出—寝屋川—網島—桜ノ宮を結ぶ「桜ノ宮線」として開業。

(4) 関西鉄道は網島というターミナルを大阪進入戦略の最終ゴールとは見ていなかった

- ① 関西鉄道は旅客ターミナルとしての網島の位置は官設鉄道の梅田や大阪鉄道の湊町とくらべて市の中心から離れて立地し、遜色があることは否めぬところであった。
- ② こうした関西鉄道の大阪進入のアグレッシブな動きは、大阪都市圏において先発同業の大阪鉄道の立場をおびやかすものにほかならなかった。



陸地測量部 5 万分の 1 図幅「大阪東北部」明治41年測図より（ただし縮尺拡大）

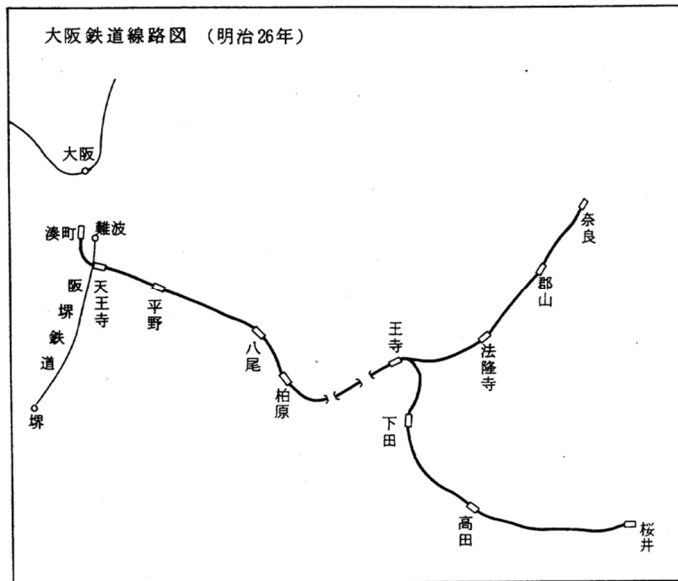


時期不詳，鉄道史資料保存会提供

2 大阪鉄道との合併

(1) 大阪鉄道について

現在のJR関西本線の大阪側部分にあたる湊町（現 JR 難波）～奈良間と王寺～桜井間（和歌山線、桜井線）などは大阪鉄道（I）によって敷設が進められた。



大阪鉄道歴史年表		
明治	西暦	その他の鉄道
21	1888	3月1日：大阪鉄道創立
22	1889	5月14日：湊町・柏原間開業
23	1890	12月27日：王寺・奈良間開通
24	1891	3月1日：王寺・高田間開通
25	1892	2月2日：王寺・柏原間開通（湊町・奈良間全通）
26	1893	5月23日：王寺・桜井間開通、奈良一柘植間の免許申請
28	1895	5月28日：現環状線の東側部分（城東線）天王寺・玉造間開通 10月17日：城東線天王寺～梅田（大阪）間完成

(2) 大阪鉄道が湊町を起点にした理由

- ①当時の湊町は水陸連絡設備をもつ駅として、貨物輸送の大きなウエイトを占めていた水運による輸送を図るのに容易な、文字どおり湊町であった。
- ②発着駅の湊町ターミナル駅の西側には掘割があり、これが道頓堀川・西横堀川・難波新川などの荷積卸場と直結する。さらに、大阪市中の航運に直接連絡する貨物輸送ルートを開設し、大阪港にも通じ、以後水都大阪の商工経済を支える近代的物流体制の一環を担うこととなった。

図2 道頓堀水系と連絡する鉄道ターミナル駅の位置

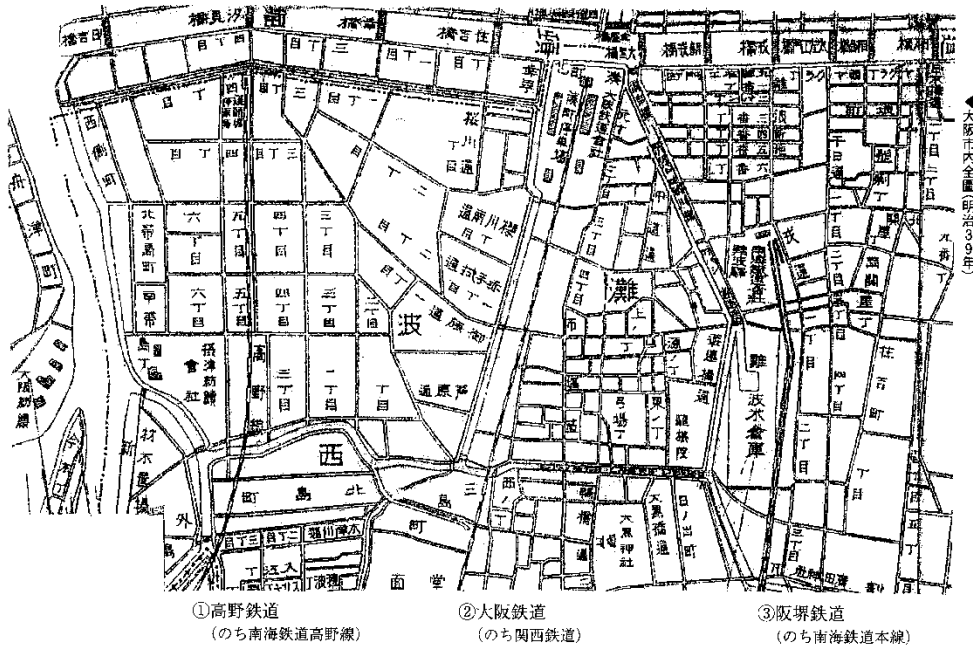


表3 関西鉄道・大阪鉄道の各大阪ターミナル駅の貨物取扱量(指数)(明治30年度)
(単位:トン)

駅名	貨物出荷量	貨物入荷量
片町	15,580 (100)	3,318 (100)
湊町	155,347 (990)	51,052 (1500)

出典:『大阪府第20回農工商統計年報』。

(3) 大阪鉄道との合併

- ① 関西鉄道は多くの鉄道会社との合併をくりかえしその量的拡大を図ってきたが、その中でも最大の合併は大阪鉄道との合併である。
- ② 関西鉄道のとどまるところを知らない勢いは、関西鉄道とほぼ同時期に創立し、大阪市内や阪奈間近郊に路線展開し、安定的な私鉄経営を展開していた大阪鉄道にとって、その営業圏をおびやかすもので、両社の間に緊張関係を生ずるきっかけとなり、大阪鉄道の経営陣に危機感を抱かせる。
- ③ 大阪鉄道の内部から狭い地域における競争は相互の不利益になるとして合併の話がもち上がった。

④ 【大阪鉄道の合併経緯】

明治33(1900)年2月関西鉄道、大阪鉄道合併談進行。

3月26日 関西・大阪合併交渉委員会 条件面で決裂

—背景には大阪鉄道の良い経営状況があった。

4月6日 大阪合併派、松本重太郎に合併交渉一任。

4月23日 合併仲裁会、合併案可決。

大阪合併反対派運動始まる。

5月14日 大阪合併反対派は少数派を見越し、株主総会欠席を決定。

5月15日 大阪鉄道株主総会一質問多数あるも賛成大多数により合併原案可決。

関西鉄道株主総会一賛成大多数により合併原案可決。

(『鉄道企業と証券市場』片岡豊 2006年 日本経済評論社 より)

大阪鉄道

営業収支表

年度	営業収入			計	営業費				計	差引益金
	客車収入	貨車収入	雑収入		保存費	汽車費	運輸費	総務費		
明治22				56,624					22,596	33,928
23				37,805					38,818	48,987
24				178,019					90,500	87,519
25				219,475					80,503	138,972
26				268,151					81,392	186,759
27	297,136		12,976	310,112	19,258	46,685	24,602	12,147	102,692	207,420
28	317,526	77,521	14,929	409,976	20,984	56,466	31,840	8,947	118,237	291,739
29	418,549	101,895	25,926	546,370	29,465	88,392 ※2,293	48,876	19,963	188,895	357,375
30	497,434	134,520	14,378	646,332	37,658	121,367 ※4,531	56,935	31,024	261,515	384,817 △13,422
31	510,291	121,584	16,803	647,478	36,639	124,840 ※1,536	60,779	18,945 □19,957	262,696	384,782 △8,084
32	505,466	125,162	9,981	640,609	32,859	114,137	60,267	42,032	249,295	391,314 △6,036

※工場費 △臨時収入 □諸税その他

- ⑤関西鉄道は同日付を以て、「大阪鉄道株式会社ノ全線及付属財産一切ヲ譲受ケ当会社ノ延長線（略）トシテ運輸営業」するとして主管庁に出願。
- ⑥主管庁は半月後の明治33年5月31日付けで「大阪鉄道ノ延長線ト為シ運輸ノ業ヲ営ム」とした免許状と大阪鉄道解散の命令書を発令。
- ⑦明治33年6月6日、大阪鉄道は自社の全財産を関西鉄道に譲渡し任意解散⇒関西鉄道は大阪鉄道を買収合併。ここに関西鉄道は社運を賭けた大型合併を実現したのである。

(4) 名阪ルートの確立

- ①関西鉄道は湊町を得たことにより、湊町を名阪連絡幹線の旅客、貨物の大阪側ターミナルをとし、大仏線を本線に格上げして元大阪鉄道ルート（湊町・奈良・名古屋間（174.9キロメートル））を本線とした。ここに名古屋～奈良～大阪湊町の名阪間ルートが確立。
- ②名古屋・湊町間は5往復で、うち2往復は急行で所要4時間58分。また、湊町・奈良間は名古屋直通を含めて1時間ごとの運転で所要1時間47分。

(5) 「官設鉄道との名阪間の競争」

- ①国内幹線鉄道輸送の面で、名古屋・大阪（湊町）の両大都市圏相互間の貨・客輸送路線として関西鉄道は官設東海道本線に対して独自の併行路線を形成。
- ②とくに明治30年代中～後期において両社は利用者の拡充に努め、しばしば過当競争を繰り返す。これが世にいう「官設鉄道との名阪間の競争」である。

(6) 網島一加茂ルートの役割の低下

- ①名古屋～奈良～大阪湊町の名阪間ルートの確立⇒かつては、関西鉄道の大阪都市圏進出工作により全通を見た名古屋・網島間の名阪連絡幹線（加茂以西の元浪速・城河両鉄道ルート）はローカル線区へと格下げされた。このため網島はターミナルとしての機能を失った。
- ②【名古屋～網島間の名阪間連絡幹線全通後（明治31年11月18日）の明治32年4月現在の時刻表】
網島発上り列車本数は、名古屋行5（うち急行列車2）、愛知行1、加茂行2、四条畷行8、網島着下り列車も上りにほぼ対応しているとみてよい。

③【明治35年8月現在の同線の運行形態】

(明治33年6月：大阪鉄道が買収合併、明治34年12月21日：網島線を延伸して桜ノ宮線が開業)

○大阪(桜ノ宮)・加茂間という地方的区間運転に限局されている。

【上り列車】

加茂行 4 (うち網島発1)、津田行 4、四条畷行 2 (うち網島発1)、網島行 2

【下り列車】

加茂発 4、津田発 4、四条畷発 2 (うち網島着1)、網島発 1 (桜ノ宮経由大阪行)

『生駒経済論叢』—明治中期・私設関西鉄道桜ノ宮建設と桜ノ宮駅々勢の展開—私設大阪鉄道の関連
を中心に—第7巻第1号 宇田正 2009年 36頁～37頁—

表26 明治39年 関西鉄道一日列車往復回数

名古屋	} 5 (急行もふくむ)	七条	} 27
湊町		桃山	
名古屋	} 18	奈良	} 29
龜山		京終	
加茂	} 12	高田	} 32
奈良		王寺	
湊町	} 10		
天王寺			
王寺	} 68 (不定期もふくむ)		
奈良			
		注 名古屋～湊町間	
		普通6時間15～16分	
		急行4時間58分	

『汽車汽船旅行案内』明治39年10月刊。

(奈良市史)

(7) 湊町駅の盛衰

①明治33年度下期から7年後の同40年度上期末までの間の同社の鉄道事業総収入額に占める貨物輸送収入額の比率は、24パーセントから21パーセントに僅かながら減少。

②わが国の国内貨物の輸送体系も在来の河川・沿岸輸送から鉄道輸送へ。そして自動車の新規参入による道路輸送へとシフトしていく予兆→その後、湊町駅の重要性も失われていくことになった。

③さらに、大阪ミナミを代表する繁華街は心齋橋や道頓堀で、これらは江戸時代から続く盛り場。南海電鉄難波駅と湊町駅と、この繁華街までのわずかの距離の差が、後年になって両鉄道会社の発展の明暗を決定づけたともいえよう。

3 近畿地方鉄道大合同計画

①明治37(1904)年から38(1905)年にかけて展開された鉄道の合同統一についての動きの中で、注目されるものに「近畿地方鉄道大合同計画」がある。

②関西鉄道のまわりには、明治33(1900)年に合併した大阪鉄道のほかに奈良鉄道(京都一奈良一桜井間)、南和鉄道(高田一二見間)、紀和鉄道(五条一和歌山間ほか)、河南鉄道、南海鉄道、高野鉄道(現南海電気鉄道高野線)などが多数開業していた。そうした中小鉄道会社の分立の弊害が問題視されるようになり「近畿地方の私鉄合同」の機運が高まってきた。

③しかし、「近畿地方私鉄大合同」は、関西鉄道と最大手の南海鉄道との間で利害が調整できず実現しなかった。

④結局、関西鉄道が明治37(1904)年8月に紀和鉄道(五条・和歌山間)、12月に南和鉄道(高田・五条間)、そして明治38(1905)年2月に奈良鉄道を各々合併したのみとなった。

4 近畿一円に拡大する路線網

①明治37（1904）年8月27日、関西鉄道は自社線と直接つながっていない紀和鉄道（五条一和歌山 50.9 km 明治31年開通）を譲受け。

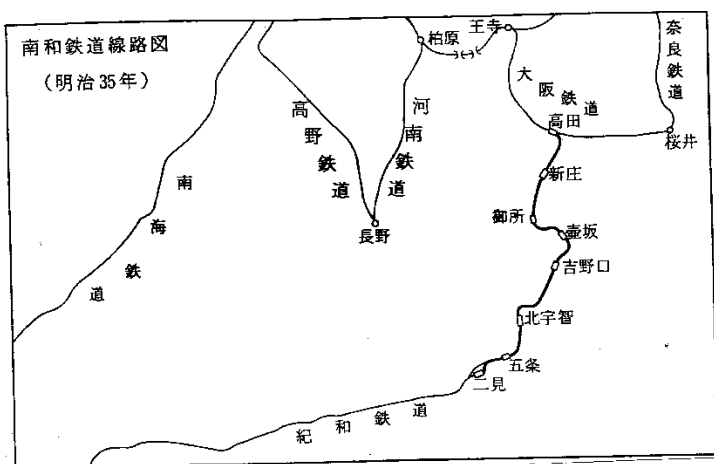
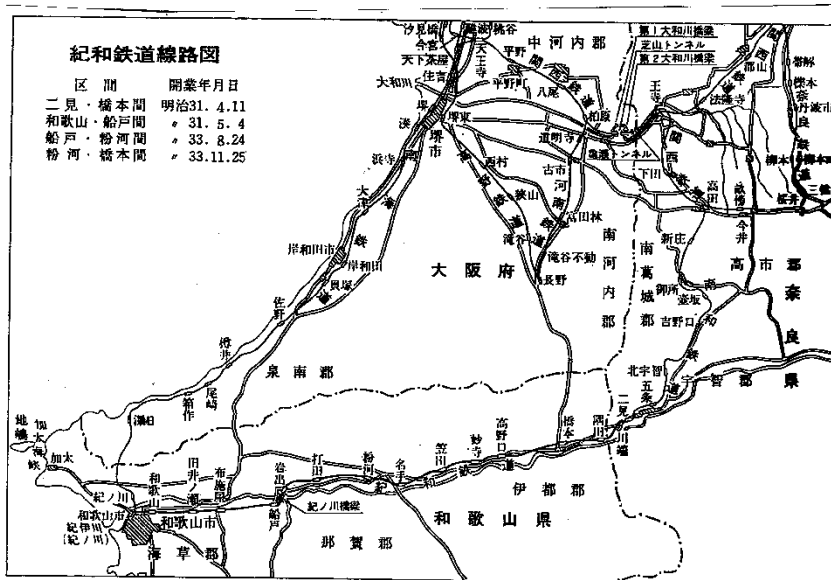
②明治37年12月9日南和鉄道（大和高田一五条 明治29年開通）譲受け一紀和鉄道の関西鉄道との合併により、ほとんど孤立の状態となったことを意識。この時点で王寺一和歌山市間は和歌山線となった。

③奈良鉄道（明治29（1896）年4月18日京都・奈良間開通、明治32年10月14日、奈良一桜井間開通 61.5 km）の譲受け

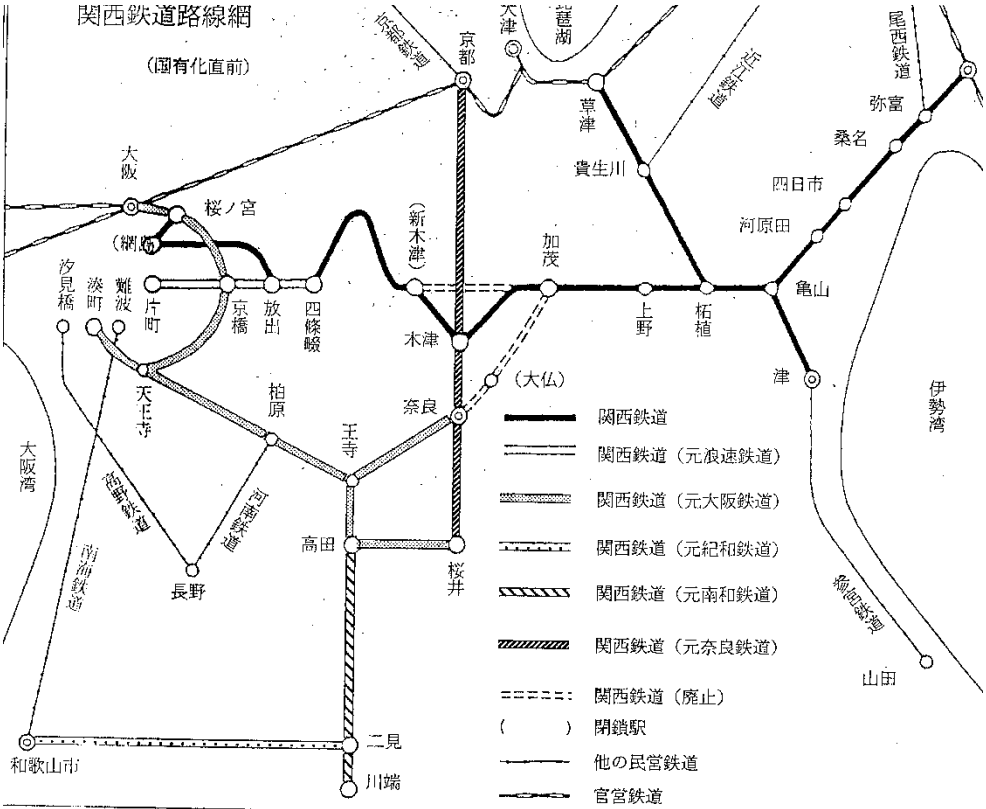
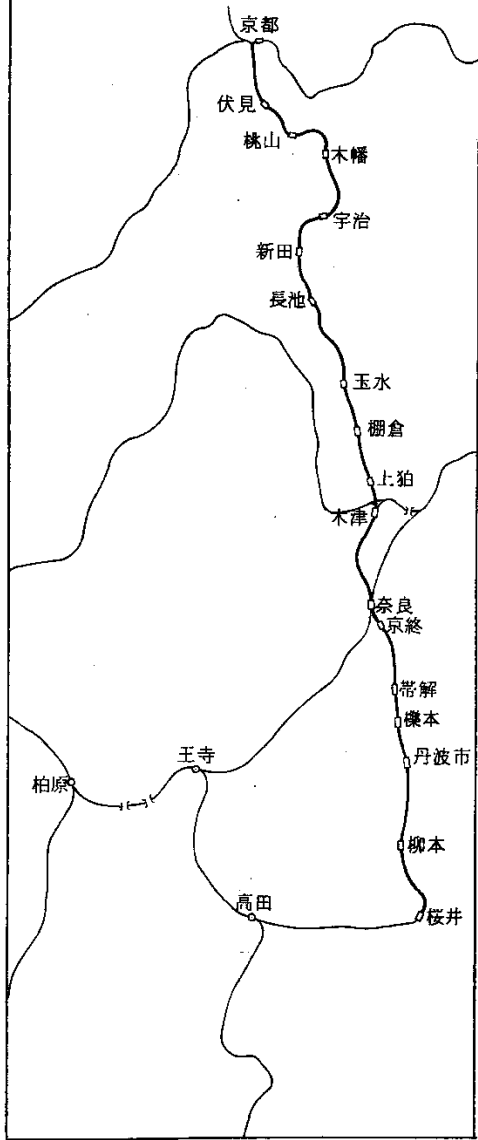
明治37年5月24日に近畿私鉄大合同計画の交渉がなされ、奈良鉄道は経営の悪化から関西鉄道との合同交渉も順調に推移し、明治38（1905）年2月7日関西鉄道に一切を引き渡して解散した。

④関西鉄道は近畿一円と東海にまで延びる広大な一大私鉄路線網を形成。

⑤奈良鉄道の奈良一桜井間は、高田一桜井間と合わせて明治38年7月以降、桜井線とよばれ、今日に至る。



奈良鉄道線路図（明治32年）



6 木津付近の路線の変遷

(1) 加茂—木津間の連絡線敷設の認可

鉄道国有化直前の明治40（1907）年8月21日、加茂—木津間連絡線が完成に及んで、京都線は京都—木津間となり、ついで奈良線への線名変更が実施された。

(2) 木津付近の路線の変遷（I）

①関西鉄道は念願の大阪都市圏進出を果たすために、**城河鉄道、浪速鉄道を合併**（明治29年7月）、明治31（1898）年6月4日、**片町—新木津間を開通**。その後、新木津—木津間を奈良鉄道と接続するために、明治31年9月16日に新木津—木津間が開通。

②明治31年11月18日、関西鉄道の**加茂・新木津間の開通**（→網島—名古屋間全通）。明治32（1899）年5月21日、**加茂・奈良間（大仏経由）の開通**に伴い関西鉄道は木津で奈良鉄道と連絡する必要がなくなり、新木津—木津間の利用者も減少⇒明治34（1901）年1月**新木津—木津間の連絡線をいったん休止**。

③加茂—木津間の連絡線敷設の認可

①明治38年2月7日に関西鉄道が奈良鉄道を買収することにより、木津を大阪、奈良、京都の接続点とすることとしたため、

②明治39年7月、加茂・新木津間の路線を廃止の認可を受け、同時に加茂・木津間連絡線の敷設の認可を受ける。

(3) 木津付近の路線の変遷（II）

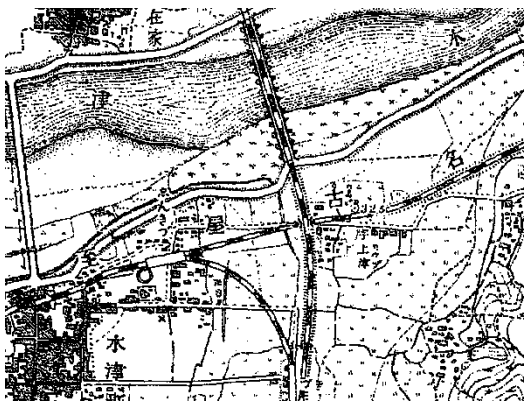
明治40（1907）年8月21日、木津付近で次の①～④の大幅な路線変更が行われた。

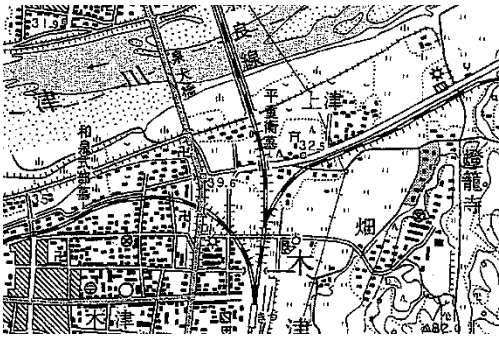
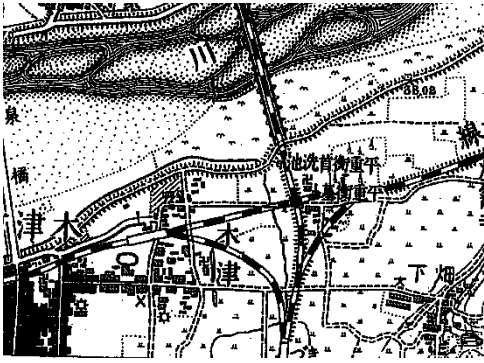
①明治39（1906）年7月に加茂より新木津に至る路線の廃止と加茂より（5.3キロメートル）の地点から関西鉄道京都線（旧奈良鉄道）木津に至る連絡線敷設認可、着工後、明治40（1907）年8月21日**加茂—木津間が営業開始**。

②明治34（1901）年1月にいったんは廃止された**新木津・木津間の路線が再開**。

③加茂—木津間の開通と同時に**加茂より新木津に至る路線の廃止**と同時に**新木津駅は閉鎖**。

④加茂—木津間の開通により**加茂から大仏経由の奈良への路線（通称大仏線）は休止**となり、明治41（1908）年11月には**廃止**。





こうして、木津駅は最初、奈良鉄道（現在の奈良線）の駅としてつくられたが、先の①～④のように木津駅のまわりの線路は非常に複雑な過程を経たうえで、関西線、奈良線や片町線の三つの線が合流したところに形成されたため、広い構内を持っているのである。

木津駅の北に加茂－新木津間の線路跡が道路になっていて、奈良線の下をくぐっている。かつての立体交差の跡である。駅舎から出て、駅の北側を歩きまわると、こうした線路跡を訪ねることができる。

7 桜ノ宮線（寝屋川－桜ノ宮）の廃止

①明治 40 年代に入り関西鉄道が国有化。桜ノ宮線も全国的鉄道網中の一短小線区としての存在となってしまった。

②明治 45 年 5 月、国鉄城東線京橋駅に同じく片町線の駅が併設されるのと引きかえに大正 2 年 11 月、桜ノ宮線は廃止されてしまった。それに伴って網島駅も廃止された。

今後の日程

◎平日大津生涯学習センター学習会

6月29日(木) 13:30 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 IX』

7月20日(木) 10:00 『近江鉄道敷設歴史研究 II』

◎土曜日学習会 大津市生涯学習センター

6月10日 13:30～ 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 VIII』

7月 8日 午前10:00～ 『近江鉄道敷設歴史研究 I』